Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

Esta ley surge de la necesidad de contar con una normativa que atienda a las necesidades del Estado y de la sociedad ecuatoriana, cuyo propósito de acuerdo al Art. 1 es: “La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos” [1].

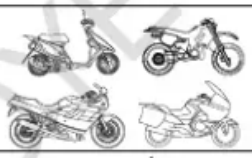
Clasificación de vehículos de acuerdo con la Norma INEN

La norma técnica ecuatoriana NTE INEN 2656 establece la clasificación oficial de vehículos motorizados y no motorizados en Ecuador, identificados mediante características generales de diseño y uso. Las categorías principales de vehículos, identificadas como L1 a L7 (vehículos motorizados con dos, tres o cuatros ruedas) y M1 a M3 (vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de pasajeros), se muestran a continuación [2]:

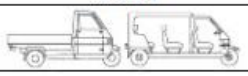
4.1. Categoría L

Vehículos motorizados con dos, tres o cuatro ruedas. Ver Tabla 1.

TABLA 1. Vehículos de categoría L

CATEGORÍA	CÓDIGO	TIPO	IMAGEN	DESCRIPCIÓN
L1	BMT	BICIMOTO/ CICLOMOTOR		Vehículos de dos ruedas, diseñados para velocidades que no superen los 45 km/h, con cilindrada máxima de 50 cm^3 y para el caso de motores eléctricos la potencia máxima no sobrepase los 4 kW. Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.4
L2	CMDR	CICLOMOTOR DE TRES RUEDAS		Vehículos de tres ruedas, diseñados para velocidades que no superen los 45 km/h, con cilindrada máxima de 50 cm^3, y para el caso de motores eléctricos la potencia máxima no sobrepase los 4 kW. Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.4
L3	MTO	MOTOCICLETA		Vehículos de dos ruedas, diseñados con motor de combustión interna cuya cilindrada supera los 50 cm^3 y con velocidad de diseño superior a 45 km/h. Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.5.
L4	MTOS	MOTOCLETA CON SIDECAR/ MOTO TRICICLO		Vehículos de dos ruedas con sidecar, diseñados con motor de combustión interna cuya cilindrada supera los 50 cm^3 y con velocidad de diseño superior a 45 km/h. Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.5.
L5	TRC1	TRICAR		Vehículos de tres ruedas simétricas al eje longitudinal del vehículo, diseñado para velocidades superiores a los 45 km/h, que su cilindrada sea mayor o igual a 50 cm^3. Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.5.

PROYECTO A2

CATEGORÍA	CÓDIGO	TIPO	IMAGEN	DESCRIPCIÓN
L5	TRC2	TRICIMOTO/ MOTO TAXI		
L6	CMT1	CUATRIMOTOR/ CUADRAN		Vehículos de cuatro ruedas, diseñados para velocidades que no superen los 45 km/h, con cilindrada máxima de 50 cm^3 para motores de encendido por chispa o con un motor eléctrico de potencia máxima de 4kW y que su PBV sin incluir baterías en el caso de vehículos eléctricos no exceda los 350 kg, para el caso de vehículos eléctricos.
L7	CMT2	CUATRIMOTOR/ CUADRAN		Vehículos de cuatro ruedas, cuya tara sea inferior o igual a 400 kg. (550 kg. para vehículos destinados al transporte de mercancías), no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y potencia máxima inferior o igual a 15 kW, para el caso de vehículos eléctricos.

4.2.1. Categoría M1.

Vehículos motorizados con capacidad no mayor a ocho plazas, sin contar el asiento del conductor (ver tabla 2)

TABLA 2. Vehículos de categoría M1

CÓDIGO	TIPO	ESQUEMA	DESCRIPCIÓN
SED	SEDÁN		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.1
SWG	STATION WAGON		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.4
HBK	HATCHBACK		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.9
CPE	COUPÉ		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.5

CÓDIGO	TIPO	ESQUEMA	DESCRIPCIÓN
CNV	CONVERTIBLE		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.2 y 3.1.1.6
SUV	VEHÍCULO DEPORTIVO UTILITARIO		Vehículo utilitario fabricado con carrocería cerrada o abierta, con techo fijo o desmontable y rígido o flexible. Para cuatro o más asientos en por lo menos dos filas. Los asientos pueden tener respaldos rebatibles o removibles para proveer mayor espacio de carga. Con dos o cuatro puertas laterales y apertura posterior. Por su configuración (altura libre del piso, ángulos de ataque, ventral y de salida) generalmente puede ser utilizado en carreteras en mal estado o fuera de ellas. La tracción puede ser en las cuatro ruedas o en dos. Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.9.
LIM	LIMUSINA		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.3
MVN	MINIVAN		Vehículo de la categoría M1 diferente al sedan, hatchback, station wagon, limusina y SUV, desarrollado para cargar pasajeros y su equipaje en un solo compartimiento o volumen. Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.9

4.2.2. Categoría M2

Vehículos motorizados con capacidad mayor a ocho plazas, sin contar el asiento del conductor, y cuyo PBV no supere los 5000 kg. Ver tabla 3.

TABLA 3. Vehículos de categoría M2

CÓDIGO	TIPO	ESQUEMA	DESCRIPCIÓN
FGP	VAN/ FURGONETA DE PASAJEROS		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.4.1 y 3.1.2.1.

CÓDIGO	TIPO	ESQUEMA	DESCRIPCIÓN
MCB	MICROBÚS		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.2.

PROYECTO 2012

4.2.3. CATEGORÍA M3

Vehículos motorizados con más de ocho plazas, además del asiento del conductor, y cuyo PBV sea superior a 5000 kg. Ver tabla 4.

TABLA 4. Vehículos de categoría M3

CÓDIGO	TIPO	ESQUEMA	DESCRIPCIÓN
MNB	MINIBÚS		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.2.
BUS	BUS		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.2, 3.1.2.2, 3.1.2.3 y 3.1.2.4.
BDP	BUS DE DOS PISOS, PISO Y MEDIO		Vehículo destinado al transporte de pasajeros de dos plantas con espacios internos para la circulación (corredor central), de Clase III. Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.2 y 3.1.2.4
ART	ARTICULADO		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.2.5
BART	BIARTICULADO		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.2.5 En este caso el vehículo cuenta con tres secciones que están unidas por dos juntas.
CÓDIGO	**TIPO**	**ESQUEMA**	**DESCRIPCIÓN**
TRO	TROLEBÚS		Ver NTE INEN-ISO 3833, 3.1.2.6

4.2.4. Sub-Clases de los vehículos en las categorías M2 y M3

Los vehículos de la categoría M2 o M3, cuya capacidad sea superior a 22 plazas, sin contar al conductor, se clasificarán de acuerdo a la Tabla 5.

Tabla 5. Especificaciones de Clase para vehículos M2 o M3 > 22

Clase	Características
Clase I	Vehículos diseñados y fabricados con áreas para pasajeros de pie.
Clase II	Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros sentados y diseñados para el transporte de pasajeros de pie en el pasillo o en un área que no sobrepase el espacio previsto para dos asientos dobles.
Clase III	Vehículos diseñados y fabricados exclusivamente para el transporte de pasajeros sentados.

Los vehículos de la categoría M2 o M3, cuya capacidad no exceda de 22 plazas, sin contar al conductor, se clasificarán de acuerdo a la Tabla 6.

TABLA 6. Especificaciones de Clase para vehículos M2 o M3 < 22

Clase	Características
Clase A	Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros sentados y de pie.
Clase B	Vehículos diseñados y fabricados exclusivamente para el transporte de pasajeros sentados.

Figura 1. Clasificación de vehículos de acuerdo con la Norma INEN. (Fuente: [2])

También se encuentra las categorías N1 a N3 (vehículos motorizasados de cuatro ruedas o más diseñados y construido para el transporte de mercancías), O1 a O4 (vehículos no motorizados diseñados para ser remolcados por un vehículo de motor), además los vehículos que pertenecen a las categorías MNUÑ o destinadas al transporte de pasajeros o mercancías que cumplen una función adicional y que presentan categorías especiales tanto en su carrocería o equipamiento y los vehículos agrícolas (categoría T, R y S) [2].

Ley Orgánica de Eficiencia Energética

La Ley Orgánica de Eficiencia Energética establece el marco legal para optimizar el uso de energía en Ecuador, promoviendo tecnologías más limpias en el sector transporte. Busca reducir la dependencia de combustibles fósiles como gasolina y diésel, los cuales representan el 67% del consumo energético nacional, frente al 15% de la electricidad.

En el ámbito vehicular, la ley impulsa la electromovilidad mediante incentivos para vehículos eléctricos en sectores público y privado, y crea un Fondo Nacional para apoyar su implementación [3].

La Ley Orgánica de Competitividad Energética (enero 2024) introduce reformas clave para el sector. Define como vehículo eléctrico únicamente aquel propulsado exclusivamente por energía eléctrica, excluyendo los modelos híbridos de rango extendido de los beneficios fiscales.

Los vehículos eléctricos que cumplen esta definición:

- Están exentos de aranceles de importación.
- Disfrutan de una depreciación acelerada del 100%.
- Acceden a tarifas preferenciales en servicios relacionados.

La ley establece que, a partir de 2030, todos los nuevos vehículos destinados al transporte público urbano, Inter parroquial y comercial en el Ecuador continental deberán ser eléctricos o de cero emisiones, como parte de una estrategia nacional de eficiencia energética y reducción de emisiones. Además, la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2349-2003 regula la Revisión Técnica Vehicular (RTV). Establece procedimientos estandarizados para verificar la aptitud mecánica, ambiental y de seguridad de los vehículos, incluyendo inspecciones de frenos, dirección, suspensión, iluminación y emisiones, realizadas por centros autorizados con equipos certificados [4].

Referencias:

[1] «Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN,» 25 Junio 2012. [En línea]. Available: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf.

[2] «Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN,» Septiembre 2016. [En línea]. Available: https://es.slideshare.net/CarroceriasJacome/nteinen26561pdf.

[3] «Olade,» 2019. [En línea]. Available: https://www.olade.org/noticias/asamblea-nacional-del-ecuador-aprueba-ley-de-eficiencia-energetica-proyecto-de-ley-que-conto-con-el-apoyo-tecnico-de-olade/.

[4] «Mobility Portal,» 18 Abril 2024. [En línea]. Available: https://mobilityportal.lat/ley-energetica-transporte-ecuador/.